

quelles, avec les roues, les pneumatiques, la carrosserie, les radiateurs et les autres pièces achetées au Canada, servent à la construction d'automobiles pour les besoins du Canada et de l'empire britannique.

"The Ford Motor Car Co. of Canada, Ltd.," fut l'un des pionniers de la construction des automobiles au Canada; elle reçut une charte provinciale en 1904, puis fut réincorporée sous les lois de la Puissance en 1911. Cette compagnie possède le droit exclusif de construire et de vendre l'automobile Ford dans toutes les parties de l'empire britannique, hormis la Grande-Bretagne et l'Irlande. La magnitude de l'usine de Ford City, qui vient récemment d'être agrandie est révélée par sa production de 70,328 autos et 3,395 tracteurs au cours de l'année terminée le 31 juillet 1923, comparativement à 45,000 autos et 1,192 tracteurs l'année précédente. Elle possède des ateliers d'assemblage à Toronto, Montréal et Winnipeg et des magasins de vente à Calgary, Régina, Vancouver, St-John et Windsor.

Lorsque "the Canada Cycle and Motor Company, Limited," qui fabriquait des bicyclettes et des motocyclettes, commença à construire des automobiles, les consommateurs canadiens considéraient ses produits avec une certaine appréhension; mais dès 1908, la prévention existant contre le véhicule canadien avait disparu et la compagnie était en mesure de vendre les quatre types d'autos suivants: une voiture à deux cylindres, se vendant \$1,600; une voiture à quatre cylindres, à \$2,000; une voiture à 5 places, de quatre cylindres, à \$2,500 et une voiture à 7 places, de 50 chevaux, se vendant \$4,500. En 1911, la compagnie changea son nom; elle devint "the Russell Motor Car Co. Ltd.," compagnie qui détient actuellement les actions de "the Willys-Overland, Ltd." Elle fabrique à son usine de West Toronto des voitures Overland et Willis-Knight.

Un nouveau venu dans l'industrie automobile canadienne c'est "Durant Motors of Canada, Ltd.," de Leaside, Ontario. Sa première voiture sortit de son usine le premier mars 1922 et au cours de ses deux premières années elle en a construit 13,507. Le terrain et les bâtiments, qui ont coûté \$300,000, ont considérablement augmenté de valeur par la l'adjonction de nouveaux bâtiments et leur aménagement; on les estime aujourd'hui à \$1,576,000.

D'autres usines également fort actives doivent être nommées; ce sont: "the Chalmers-Maxwell Motor Co of Canada, Ltd.," Windsor; "Gray-Dort Motors Ltd.," Chatham; "Beaver Truck Builders, Ltd.," Hamilton; "Gotfredson-Joyce Corporation, Ltd.," Walkerville; "Ruggles Motor Truck Co.. Ltd.," London; "International Harvester Co., Ltd.," Chatham; "National Car Co., Ltd.," Hamilton.

Lorsque cette industrie figura pour la première fois au recensement industriel, elle était représentée par huit usines ou manufactures occupant 2,438 ouvriers et dont la production était évaluée à \$6,250,000. Cinq ans après, le nombre des industriels n'avait pas beaucoup varié mais leur production était évaluée à \$24,360,000 et le capital engagé était passé de \$4,700,000 à \$14,000,000. Au cours des six années écoulées entre 1918 et 1923, période pendant laquelle on possède des chiffres exacts, il a été construit au Canada 574,500 véhicules automobiles. En 1923, la production dépassa tous les chiffres antérieurs, atteignant un total de 147,582 véhicules automobiles, comparativement à 101,007 en 1922 et 94,144 en 1920.

**L'industrie automobile en 1923.**—Cette industrie, en 1923, représentait un capital de \$60,146,000 et sa capacité productrice était évaluée annuellement à 258,000 autos et 30,100 camions, de sorte que la production de 1923 (147,202<sup>1</sup> véhicules) était d'environ 51 p.c. de sa capacité. Ces usines occupaient une superficie

<sup>1</sup> Outre 380 camions sortis d'autres usines.